VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 209)
z dnia 4 lipca 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 209)

4 lipca 2018 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– „Informację Ministra Infrastruktury na temat stopnia zaawansowania prac przygotowawczych i planów finansowych zabezpieczających realizację inwestycji w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Mikołaj Wild** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pełnomocnik rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego dla RP wraz ze współpracownikami, **Agnieszka Krupa** zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Piotr Stomma** radca generalny w Ministerstwie Inwestycji i Rozwoju, **Małgorzata Kubiszewska** naczelnik wydziału w Departamencie Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju, **Tadeusz Winiarz** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Jakub Majewski** prezes Zarządu Fundacji Pro Kolej, **Ireneusz Merchel** prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA, **Rafał Milczarski** prezes Zarządu Polskich Linii Lotniczych LOT SA wraz ze współpracownikami, **Piotr Samson** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Mariusz Szpikowski** prezes Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, dyrektor Lotniska im. F. Chopina w Warszawie, **Adrian Furgalski** wiceprezes Zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o., **Maciej Czajkowski** i **Marcin Wilkowski** przedstawiciele Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, **Andrzej Kolek** wójt gminy Baranów, **Tadeusz Szymańczak** rzecznik prasowy Polskiego Związku Producentów Roślin Zbożowych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry państwu. Witam na posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury. Proszę państwa, posiedzenie zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów. Został on przekazany do Komisji Infrastruktury w dniu 15 czerwca 2018 r. Wszystko się zgadza, prawda? Porządek obejmuje informację Ministra Infrastruktury na temat stopnia zaawansowania prac przygotowawczych i planów finansowych zabezpieczających realizację inwestycji w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego. Czy do porządku obrad macie państwo posłowie jakieś uwagi?

Jeśli nie, to witam pana ministra Wildą wraz z zespołem. Witam państwa prezesów lotniczych i kolejowych spółek krajowych. Żeby oszczędzić czas, wszyscy państwo przedstawią się później, gdy będą zabierać głos.

W tej chwili proszę panią poseł Aldonę Młyńczak o uzasadnienie wniosku.

Poseł Aldona Młyńczak (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Witam serdecznie pana ministra i doradców, dyrektorów, prezesów, wszystkich, którzy dzisiaj zagościli na posiedzeniu naszej Komisji. Problem jest ważny i musimy o nim rozmawiać, dlatego że informacji jest niewiele, a te, które są w mediach, często są sprzeczne.

Dlatego też, panie ministrze, rozpocznę od początku całego projektu. 21 czerwca weszła w życie ustawa o Centralnym Porcie Komunikacyjnym. Ustawa mówi jednak tylko o powołaniu spółki celowej, która będzie koordynowała prace przygotowawcze. Pierwsze pytanie brzmi oczywiście: Na jakim etapie jest tworzenie spółki celowej? Jednak najważniejsze pytanie jest następujące: Czy pan minister mógłby przedstawić dokumenty, analizy, studia, strategie, na podstawie których została przez ministerstwo

podjęta ta tak ważna decyzja – decyzja o budowie Centralnego Portu Komunikacyjnego, która pociąga za sobą miliardowe wydatki z budżetu państwa? Zatem podstawowym pytaniem jest to, na jakiej podstawie podjęto tę decyzję.

Czy są analizy bieżące – sprzed roku czy 2 lat – czy też opierają się państwo jeszcze na analizach sprzed 10 lat, które zostały wykonane przez poprzedni rząd? Czy są one zweryfikowane pod względem opłacalności, a także sytuacji gospodarczej? Czy są nowe studia? Jeśli tak, to przez kogo sporządzone? Jest także prośba o przedstawienie podstawowych danych dotyczących przede wszystkim kosztów, ale także słabych i mocnych stron inwestycji. Wiadomo bowiem, że inwestycja ma swoje plusy, ale i minusy.

Proszę również o przedstawienie ogólnego przewidywanego kosztu inwestycji samego portu, ale także inwestycji z nim powiązanych, takich jak budowa nowych tras kolejowych, dróg i obiektów dla pracowników. Jakie są przewidywane koszty wykupu gruntów? Jak wiadomo, jest to na pewno spory koszt.

Dlaczego referendum odbyło się w czasie, kiedy powstał już pomysł Centralnego Portu Komunikacyjnego? Referendum odbyło się 18 czerwca. Można powiedzieć, że jest to pewnego rodzaju kpina ze społeczności lokalnej. Gdyby bowiem referendum odbyło się w fazie początkowej, a nie po uchwaleniu ustawy i 3 dni przed wejściem jej w życie, to rzeczywiście można by było mówić o dialogu społecznym. Przypomnę tylko, że w referendum w Baranowie 84% mieszkańców mówi „nie” Centralnemu Portowi Komunikacyjnemu.

Media podają, że koszt inwestycji szacuje się na ok. 35 mld zł, a pierwszy samolot wystartuje w 2027 r. Czy zdaniem pana ministra są to wszystkie koszty? Jeśli nie, to jakie są przewidywane koszty, chociażby w zaokrągleniu? Czy termin ten jest na pewno realny?

Przypomnę przykład, który państwo na pewno doskonale znają, tj. lotnisko Berlin-Brandenburg. Jego budowę rozpoczęto w 2006 r., a jej zakończenie przewiduje się na 2020 r. Budowa będzie więc trwała ok. 14 lat, jeśli zostanie zakończona w 2020 r. Na początku koszt miał wynieść 2 mld euro, później wzrósł do 6,5 mld euro. Koszty wzrosły ponad trzykrotnie. Lotnisko przeznaczone jest tylko na 27 mln pasażerów. U nas przewidują państwo na 50 mln pasażerów, którzy docelowo będą korzystać z tego lotniska. Dojazd to 3 km, a nie 40 km jak z Warszawy do Baranowa.

Kolejne pytanie dotyczy portu lotniczego Okęcie. Jaka jest jego przyszłość? Czy zostanie zamknięty, czy zmodernizowany? Czy są analizy, ekspertyzy dotyczące możliwości rozwoju Okęcia? Na jakiej podstawie jedna osoba z ministerstwa mówi, że port będzie zamknięty, a druga mówi, że zamknięty nie będzie? Wobec tego chcemy usłyszeć, czy jest już decyzja. Jaki wpływ będzie miał Centralny Port Komunikacyjny na lotniska regionalne? Czy jest pomysł na zamykanie ich, jak lotniska Okęcie? Dlaczego nie wybrano Modlina jako drugiego lotniska?

Ostatnie pytanie jest z przytoczeniem cytatu. Czy jedyną diagnozą było podjęcie decyzji o budowie Centralnego Portu Komunikacyjnego? Była wypowiedź pana prezesa Kaczyńskiego, którą zacytuję: „Czy w kraju, który ma co prawda dość znaczną powierzchnię, ale taki dosyć okrągły kształt, jest sens budowania dużej liczby lokalnych lotnisk? Czy nie lepiej w tej chwili mieć takie potężne lotnisko międzynarodowe, światowe, gdzieś niedaleko Warszawy? Ja nie ukrywam, że wypowiadam się za tą drugą ewentualnością, bo (…)” itd. To jest wypowiedź, która została wygłoszona na antenie Radia Białystok.

Bardzo prosimy o odpowiedź na te wszystkie pytania i zapewne na wiele innych, które padną na tej sali. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, pani poseł, za bardzo zwięzłą, ale też i bardzo treściwą prezentację uzasadnienia projektu. Teraz już wiem, że dotarli wszyscy państwo, którzy byli zaproszeni, więc mogę spokojnie przywitać.

Witam pana prezesa Mariusza Szpikowskiego, prezesa PPL. Bardzo serdecznie witam pana Rafała Milczarskiego, prezesa zarządu LOT. Witam pana Piotra Samsona, prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Mam informację, że z PAŻP jest pan Marcin Wilkowski. Z PKP PLK jest pan prezes Ireneusz Merchel. Urząd Marszałkowski reprezentuje pani

dyrektor Katarzyna Jędruszczyk. Jest pani Katarzyna? Na razie nie ma, ale może dotrze. Czy jest wójt gminy Baranów, pan Andrzej Kolek? Z Polskiego Związku Producentów Roślin Zbożowych jest pan Tadeusz Szymańczak.

Dobrze, proszę państwa. Oddaję głos panu ministrowi Wildowi.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pełnomocnik rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego dla RP Mikołaj Wild:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, przede wszystkich chciałbym bardzo podziękować za zwołanie tej Komisji. To rzeczywiście jest dobra okazja, żeby rozmawiać o tak ważnej kwestii, jaką jest budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego. Zanim odniosę się do poszczególnych pytań, które zostały sformułowane, wydaje mi się, że dobrze byłoby, abyśmy jeszcze raz przedstawili, o czym mówimy, mówiąc o Centralnym Porcie Komunikacyjnym. Rząd już 7 listopada zeszłego roku przyjął w tej kwestii uchwałę, jednak wiele kwestii, które było w niej poruszanych, wciąż zdaje się nie dość wyjaśnionych. Stąd prezentacja, którą pozwalamy sobie przedstawić.

O co chodzi w budowie Centralnego Portu Komunikacyjnego? Mówimy o trzech filarach. Pierwszy filar jest dość oczywisty. Jest nim budowa lotniska mogącego zastąpić port Chopina w zakresie ruchu transferowego, który absolutnie nie mieści się już w porcie Chopina i nie może być przez niego obsługiwany w dłuższej perspektywie czasowej. Kolejnym jest rozbudowa sieci kolejowej. Punkt trzeci stanowi konsekwencję dwóch wcześniejszych celów. Dotyczy zagospodarowania terenów wokół miejsca, które stanie się najlepiej skomunikowanym miejscem w kraju.

Najpierw omówię kwestie lotnicze. Szanowni państwo, w Europie Zachodniej mamy – z czego prawdopodobnie zdajecie sobie państwo sprawę – bardzo dochodową część biznesu lotniczego. Owa dochodowa część biznesu lotniczego wiążę się z operowaniem na lotniskach węzłowych, lotniskach hubowych. W pewnym uproszczeniu można powiedzieć, że zarabia się na dużych portach lotniczych. Jeśli chodzi o infrastrukturę lotniczą w tej części Europy, to mamy istotną lukę. Mówimy o infrastrukturze dopasowanej do dużego ruchu, do ruchu transferowego.

Co więcej, jeśli chodzi o infrastrukturę lotniczą w Europie Zachodniej, to już na poziomie badań przeprowadzonych przez Komisję Europejską mowa jest o dochodzeniu do granic możliwości infrastruktury, która jest. Jeżeli nic się nie zmieni, to zgodnie z danymi Komisji Europejskiej, tak jak obecnie mamy trzy przepełnione porty lotnicze w Europie, tak ok. 2030 r. będziemy ich mieć przeszło 20. Oznacza to, że nie odbędzie się 8 mln lotów. Komisja Europejska zwraca uwagę, że brak rozwoju sieci lotnisk stanowi jedną z trzech barier rozwoju rynku lotniczego w Europie.

Jednocześnie, chociaż Polacy wciąż latają znacznie mniej niż nasi sąsiedzi z zachodniej Europy, to bardzo szybko nadrabiają dystans dzielący ich od Europy Zachodniej. Na slajdzie prezentujemy dane z 2016 r., natomiast w 2017 r. nie tylko osiągnęliśmy dwucyfrowy wzrost, ale zbliżyliśmy się do 20% wzrostu. Obsłużyliśmy niemal 40 mln pasażerów, co oznacza, że nie jesteśmy już w stanie zapewnić obsługi pasażerom przy wykorzystaniu obecnej infrastruktury lotniskowej. Ostatecznie ufam, że wszystkim na tej sali zależy na tym, żeby pasażerowie byli obsługiwani w sposób możliwie komfortowy. Skala wzrostu w regionie Europy Środkowo-Wschodniej, ale też w szczególności w Polsce, jest niespotykana i unikalna, odbiegająca nawet od istniejącej na rynku lotniczym koniunktury.

Zatem w dużym uproszczeniu pierwszym celem jest rozbudowa sieci lotniskowej; nie tylko nadążenie za rynkiem, ale stworzenie możliwości do całkiem nowego otwarcia, jeśli chodzi o rynek lotniczy; stworzenie bramy dla Europy Środkowo-Wschodniej, bramy, która obecnie nie istnieje, ponieważ pasażerowie z regionu Europy Środkowo-Wschodniej podróżują przez huby położone w Europie Zachodniej i to niezależnie od tego, czy docelowo podróżują na wschód czy na zachód. Chcemy to zmienić.

Kolejną kwestią są linie kolejowe. Tutaj powiedzieć, że Polska jest w awangardzie, to nic nie powiedzieć. Jesteśmy skrajnie zacofani w tym zakresie. W czasie, kiedy inne kraje rozbudowywały sieć kolejową, my tę sieć zwijaliśmy. Po 1989 r. zostało rozebranych 5 tys. kilometrów tras kolejowych z istniejących 25 tys. kilometrów. Kolejne

trasy były likwidowane. Efekty tego są tylko częściowo znane opinii publicznej. Mamy w Polsce ponad 100 miast o populacji przekraczającej 10 tys. mieszkańców, które nie są obsługiwane przez kolej. Największym polskim miastem nieobsługiwanym przez kolej jest Jastrzębie-Zdrój, mające przeszło 90 tys. mieszkańców. Jest to zjawisko unikalne, w negatywnym znaczeniu, jeśli chodzi o dostępność komunikacyjną dla obywateli. To jest kolejna rzecz, którą po prostu trzeba zmienić. Kolej, jak państwo wiecie, jest nie tylko najbardziej ekonomicznym, najbardziej ekologicznym, najmniej obciążającym życie społeczności środkiem transportu, ale jest to też dziedzina transportu, w której jako kraj mamy piękne tradycje. Należy je kultywować i kontynuować.

Punkt docelowy to taka przebudowa sieci kolejowej, aby układ Hub and Spoke (czyli system piasty i szprych), który powstanie dzięki ulokowaniu Centralnego Portu Komunikacyjnego, dał się przenieść z ruchu długodystansowego również na poziom ruchu średniodystansowego. Bowiem w podróżach od 100 do 400 km, zgodnie z analizami, to kolej powinna być pierwszym wyborem. Jest to optymalny wybór. U nas jest inaczej i to nie jest dobrze.

Tak więc punktem docelowym, do jakiego dążymy, jest bezpośredni dojazd kolejowy do 120 miast zamieszkiwanych łącznie przez 13 mln mieszkańców. To doprowadzenie do stanu, w którym wszyscy mieszkańcy Polski będą mieli stację kolejową w odległości nie większej niż 30 km od miejsca zamieszkania, a czas i komfort przejazdu będzie konkurencyjny wobec transportu samochodowego. Obecnie w Polsce kolej przegrywa z transportem samochodowym. Nie wynika to jednak z natury tego środka transportu, a z pewnych wieloletnich zaniedbań, z którymi zmagamy się przy rozbudowie sieci.

W ramach projektu przewidujemy inwestycje kolejowe na szprychach. Od razu muszę zastrzec, że w tym zakresie mówimy o ramach wykraczających poza sam projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego. Mówimy o rozbudowie sieci kolejowej daleko wykraczającej poza samo stworzenie głównego miejsca na kolejowej mapie kraju. Mówimy o rozbudowie i modernizacji szprych. Mówimy o inwestycjach kolejowych na linii: Warszawa – Olsztyn, Warszawa – Ostrołęka – Giżycko – Pisz, Warszawa – Białystok – Suwałki (w ramach *via Baltica*), Warszawa – Terespol (z możliwością przedłużenia do Brześcia), Warszawa – Lublin – Zamość – Hrebenne (z możliwością przedłużenia do Lwowa), CPK – Kielce – Tarnów –Nowy Sącz, Warszawa – Katowice/Kraków/Bielsko-Biała, CPK – Częstochowa – Opole – Nysa.

Mówimy tutaj o szprychach, o których rozmawiamy z PKP PLK. Wpisują się one również w inwestycje realizowane przez PKP PLK oraz inwestycje przygotowywane pod kątem nowej perspektywy. Jak ktoś trafnie zauważył, pierwsza perspektywa unijna zmierzała do rewitalizacji zapuszczonych linii kolejowych, druga była czasem modernizacji, a teraz jest czas na rozbudowę sieci kolejowych. Równoległe z rozwojem sieci kolejowej będzie następował również rozwój węzła kolejowego położonego w Centralnym Porcie Komunikacyjnym.

Węzeł ten, w założeniach przyjętych na potrzeby samego Centralnego Portu Komunikacyjnego, zakłada połączenie Warszawy i Łodzi z Centralnym Portem Komunikacyjnym oraz połączenie Centralnej Magistrali Kolejowej z Centralnym Portem Kolejowym. Poruszamy się bowiem w ramach śladu Kolei Dużych Prędkości wyznaczonego zgodnie ze studium wykonalności zamówionym przez PKP PLK w 2012 r. Z czasem węzeł będzie się rozwijał. To jest też odpowiedź na pytanie, dlaczego nie Modlin, dlaczego nie Okęcie, dlaczego mówimy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, a nie centralnym porcie lotniczym.

Jeśli chodzi o efekt dla obywatela, mieszkańca i pasażera… Mówimy o takim systemie transportu, który będzie zapewniał dostęp z Centralnego Portu Komunikacyjnego do Krakowa i Katowic w godzinę i piętnaście minut, do Rzeszowa w dwie godziny, do Poznania w godzinę i pięćdziesiąt minut, do Gdańska w godzinę i czterdzieści minut, do Olsztyna w dwie godziny. Inne połączenia macie państwo również przedstawione.

W założeniu chodzi o zapewnienie kolejowej dostępności komunikacyjnej do największych miast w Polsce w czasie nieprzekraczającym dwóch godzin. Są oczywiście wyjątki. Tam, gdzie nie ma efektywności ekonomicznej w budowie całkiem nowych tras, należy myśleć o innych rozwiązaniach. Owe inne rozwiązania również przewidzieliśmy

w koncepcji, przyjętej przez rząd 7 listopada, do lektury której państwa zachęcam. Jest dostępna na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Wreszcie, trzeci aspekt projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego. Podkreślam, że nie jest nim budowa Airport City, tylko stworzenie warunków do harmonijnego i – dla odmiany – uporządkowanego rozwoju miast, rozwoju terenów położonych w pobliżu Portu „Solidarność”. Dlaczego to jest tak istotne? Mamy bowiem do czynienia ze zjawiskiem rozlewania się miast, zjawiskiem nieuporządkowanego rozwoju miast. Jest to złe dla mieszkańców i biznesu oraz wiąże się nie tylko z marnotrawieniem przestrzeni, ale też z realnie utraconymi korzyściami dla naszej gospodarki.

Od samego początku mówimy o mieście, które będzie zaprojektowane przez najlepszych urbanistów na świecie. Będzie zbudowane de facto od podstaw wokół miejsca, które staje się najlepiej skomunikowanym miejscem nie tylko w Polsce, ale i w całej Europie Środkowo-Wschodniej. Mówimy więc o unikalnej szansie rozwojowej dla całego regionu położonego miedzy Warszawą a Łodzią oraz innych regionów Polski znakomicie skomunikowanych z tym miejscem. Patrzymy również na ten projekt z perspektywy integracji Łodzi i Warszawy. Łódź jeszcze niedawno była drugim miastem w Polsce, obecnie jest trzecim, a za chwilę będzie czwartym. Dzięki integracji komunikacyjnej może razem z Warszawą stworzyć miasto binarne, które ma szansę walczyć, rywalizować z globalnymi metropoliami położonymi w Europie.

Wreszcie, gdy mówimy o Airport City, mówimy o możliwości przewidzenia całkowicie nowych rozwiązań przyjmowanych w najlepiej zorganizowanych metropoliach na świecie. Mówimy o możliwości ubiegania się o EXPO na całkiem nowych zasadach. Mówimy o możliwości ulokowania parków biznesowych, centrów badawczo-rozwojowych, kampusów wyższych uczelni, a także, zakładając, że stymulujemy rozwój miasta, możemy myśleć o rozwijaniu nowych środków transportu. Jak pewnie państwo znakomicie wiecie, zgodnie z raportami największych firm doradczych na świecie, ok. 2050 r. ponad 80% transportu będzie realizowane za pośrednictwem środków transportu, które obecnie jeszcze nie istnieją.

Tyle, jeśli chodzi o punkt docelowy oraz kierunek, w którym zmierzamy i ku któremu kierujemy nasze kroki. Myślę, że na przynajmniej część pytań pani poseł w ten sposób odpowiedziałem.

Jeśli chodzi o analizy, które już dotąd zostały sporządzone, to rzeczywiście korzystamy ze studiów wykonalności sporządzonych na potrzeby centralnego portu – wówczas jeszcze – lotniczego oraz Kolei Dużych Prędkości. Jak bowiem trafnie zostało stwierdzone, rozdzielenie koncepcji centralnego portu lotniczego i koncepcji rozwoju sieci kolejowej nie ma racji bytu i byłoby błędem. Na podstawie analiz rozwoju rynku lotniczego w Polsce mamy dostateczne dane, żeby powiedzieć: tak, potrzebujemy budowy nowego portu lotniczego przeznaczonego dla tradycyjnych przewoźników.

Dopiero studium wykonalności zdecyduje o tym, w jaki sposób zrealizować to najefektywniej, z największą korzyścią, nie tylko finansową dla operatora portu, ale i korzyścią mierzoną ekonomiczną stopą zwrotu, czyli pozytywnym skutkiem inwestycji na całą gospodarkę. O ile już teraz, na podstawie dostępnych danych, jesteśmy w stanie podjąć decyzję o tym, czy budować, to decyzję, jak robić to najlepiej, musimy podjąć na podstawie wiedzy zgromadzonej w najlepszych firmach doradczych świata.

Jeszcze jedno, jak wydaje mi się, dosyć istotne zastrzeżenie. Część prac i analiz już się toczy. Analiza lokalizacyjna uwzględniająca koncepcję rządu przyjętą 7 listopada jest obecnie już w procedurze odbioru, już jest odbierana. Analiza rozwoju rynku lotniczego, która pomoże nam ocenić wpływ lotniska na poszczególne porty regionalne, również jest już w przygotowaniu przez stowarzyszenie IATA. Te dwa elementy są dwoma najpoważniejszymi materiałami wstępnymi do studium wykonalności.

Odniosę się teraz do poszczególnych pytań, które udało mi się wynotować. Jeżeli chodzi o referendum Baranowie, to, tak jak powiedziałem, nie lekceważymy głosu tych 1505 osób, które zagłosowały przeciwko Centralnemu Portowi Komunikacyjnemu. Szanujemy ten głos. Mamy świadomość, że na początku każda z dużych inwestycji infrastrukturalnych budzi wątpliwości. Tym bardziej, gdy rozpoczyna się w przededniu kampanii

wyborczej, która jest bardzo wdzięcznym czasem do podgrzewania emocji. Zdajemy sobie z tego sprawę.

Jednak ze względu na skalę inwestycji, którą pozwoliłem sobie państwu przed chwilą przedstawić, mamy też świadomość, że znajdujemy się na początku drogi. Naszą intencją jest włączenie mieszkańców w jak największym stopniu w realizację tej inwestycji. Naszą intencją jest doprowadzenie do sytuacji, w której mieszkańcy w jak największym stopniu skorzystają na inwestycji.

Dziękuję bardzo. Jestem do dyspozycji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, panie ministrze.

Proszę państwa, bez zbędnej zwłoki, otwieram dyskusję. Bardzo proszę. Państwa, których znam, będę przedstawiał. Tych, których nie znam, proszę, żeby sami się przedstawiali, jeśli będą zabierać głos. Mamy gości.

Pierwszy jest pan poseł Misiło, proszę uprzejmie.

Poseł Piotr Misiło (N):

Panie przewodniczący, panie ministrze, bardzo mi się podoba ta prezentacja. Nie ironizuję, mówię zupełnie poważnie. Bardzo bym chciał, aby ta wizja mogła zostać zrealizowana. Dużo by mówić, ale chciałbym zapytać w skrócie o dwie najistotniejsze sprawy z pragmatycznego, biznesowego punktu widzenia.

Gdzieś w opracowaniach – albo pan o tym mówił, nie chcę już teraz powiedzieć nieściśle – jest mowa o otwarciu w 2027 r. Jeśli się mylę, to proszę skorygować. To jest tak naprawdę 8 lat inwestycyjnych. To nie jest dużo, jak na taką inwestycję, szczególnie, jeśli skorelujemy to z całą siatką połączeń kolejowych. Bardzo chciałbym się mylić, ale obserwując rozwój polskich kolei, nie wydaje mi się to pragmatycznie możliwe od strony operacyjnej, technologicznej i logistycznej. Pierwszym pytaniem jest: Czy biorą państwo pod uwagę, że będzie otwarty wspaniały port, a nie będziemy mieli do niego jak dojechać koleją? Wydaje mi się, zakładając czysto teoretycznie, że uda się to zrobić do 2027 r.

Drugą, bardziej istotną dla mnie jako człowieka biznesu rzeczą jest to, jaki państwo przewidują całkowity koszt tego wszystkiego, co pan tak pięknie ujął w prezentacji. Z tego, co słyszę, to jest 37 mld zł za centralny port. Bardzo mnie jednak interesuje, ile w praktyce będzie według pana kosztować wizja kolejowa. Sam koszt tego portu to 10% budżetu Polski, gdyby przyjąć, że jest to jednoroczna inwestycja. Do tego chciałbym wiedzieć, jaki jest koszt infrastruktury kolejowej. Pytanie absolutnie fundamentalne: Jak zamierzają to państwo sfinansować, biorąc pod uwagę powiększający się z roku na rok deficyt państwa?

Bardzo mi się też podobała siatka połączeń. Muszę przyznać, że na wizualizacji robi wrażenie. Wygląda jak siatka połączeń najlepszych portów świata i najlepszych linii lotniczych. Chciałem się zapytać, jak to jest skorelowane z rozwojem LOT-u. Ile dreamlinerów czy też airbusów planują państwo zakupić? Czy mają państwo świadomość, że gdyby parlamentarzyści nie latali i ceny biletów nie były ustalone na 570 zł, to LOT miałby wyniki finansowe niewspółmiernie gorsze? Jeśli podsumuje pan, ile w ciągu kadencji Sejmu Kancelaria płaci LOT-owi, to okaże się, że jest to kwota niebotyczna. Wystąpiłem z taką interpelacją. Czekam na odpowiedź.

Chciałbym się jeszcze zapytać o bardzo ważną rzecz. Jak państwo widzą konkurencję w tym projekcie? Gdybyśmy urzeczywistnili wszystko to, o czym pan mówi i gdyby konkurencja stała w miejscu, to miałoby to jakiś gospodarczy, ekonomiczny, logistyczno-operacyjny sens. To oczywiste. Czy biorą państwo pod uwagę, że konkurencja będzie stać w miejscu przez tych 10 lat? Nie będzie widziała tego, co chcemy czynić?

Jako poseł i obywatel Rzeczypospolitej najbardziej obawiam się, że mamy do czynienia z projektem o docelowej wartości 150–200 mld zł, bo tak ramowo wyobrażam sobie koszt wszystkich tych przedsięwzięć. Boję się jednak, że może to być zupełnie nieadekwatne do możliwości operacyjnych całej Rzeczypospolitej. Jeśli bowiem weźmiemy pod uwagę, że Okęcie to dzisiaj 15,5 mln pasażerów, a państwo docelowo zakładają 100 mln pasażerów, to chciałbym wiedzieć, skąd 100 mln i dokąd będzie latać z Centralnego Portu Komunikacyjnego? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, informacja: macie państwo na iPadach tę prezentację. Wszyscy posłowie ją mają, więc można sobie tam zerknąć i doczytać.

Pan poseł Święcicki, proszę bardzo.

Poseł Marcin Święcicki (PO) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, panie ministrze, chciałem zapytać o Warszawę i komunikację lotniczą z Warszawy. To szczególnie niepokoi warszawiaków.

Po pierwsze – kwestia dojazdu. Pan napisał w swoich prezentacjach, że będzie to 15 minut koleją do portu w Baranowie. Ja nie twierdzę, że jest to technicznie niemożliwe. Pewnie jest to technicznie możliwe. Chciałbym powiedzieć, że dzisiaj dojazd na Okęcie to też jest pewnie 15 minut. Okęcie jest jednak 10 km od centrum Warszawy, a Baranów będzie 40 km. Pewnie przy technologii, którą przewidujecie państwo dla Baranowa, można by czas dojazdu na Okęcie z Dworca Centralnego skrócić do 5 minut albo nawet do 4 minut. Nie to jest jednak głównym problemem.

Głównym problemem jest to, że żeby najpierw odbyć tę trwającą 15 minut podróż do Baranowa, to trzeba dojechać na Dworzec Centralny, z walizkami, taksówką. Nie ma gdzie tam zostawić samochodu i zaparkować; czy ktoś podwozi, czy przywiezie, czy metrem, przeładować te taksówki i dopiero wtedy ładować się do pociągu.

Otóż, dzisiaj dojazd na Okęcie trwa 15 minut pociągiem z Centralnego, ale korzysta z tego być może 5% osób, korzystających z Okęcia, ponieważ reszta dojeżdża samochodami, autobusami, taksówkami. Tak jest znacznie szybciej. Nie trzeba się przesiadać, nie trzeba najpierw dojeżdżać kilkanaście minut czy pół godziny do Dworca Centralnego i dopiero tam przesiadać się do pociągu.

Zatem atut, że to będzie 15 minut z Dworca Centralnego do Baranowa moim zdaniem odpada, bo bez pieniędzy albo za znacznie mniejsze pieniądze można by usprawnić ruch na Okęcie. Poza tym też nie będzie z tego korzystało wiele osób. Wyrzucenie ruchu z Okęcia dla mieszkańców Warszawy oznacza wielokrotnie dłuższy, męczący dojazd do nowego portu.

Po drugie, mamy taki „dwuport” w Warszawie. Jest Okęcie i jest Modlin. Zablokowaliście państwo teraz rozwój Modlina. To są tanie lotnicze, z których korzysta wielu warszawiaków, wielu mieszkańców Mazowsza. Modlin się bardzo dynamicznie rozwijał. W bardzo krótkim czasie doszedł do 3 mln pasażerów rocznie. Ma możliwości założenia drugiego pasa, ma możliwości budowy następnego terminalu. Państwowy Port Lotniczy Okęcie po prostu wziął to i zablokował, bo kłóci się o jakieś dane, dotyczące, nie wiem, kosztów czegoś tam; czy spółka ma prawo udostępniać, czy spółka nie ma prawa udostępniać wspólnikowi. O jakieś takie głupoty, o które w sądzie będą się kłócić jeszcze parę lat. Tymczasem mieszkańcy Warszawy i Mazowsza nie mogą korzystać z rozwoju tanich linii lotniczych w Modlinie, które mogłyby się bardzo dynamicznie rozwijać. Jednocześnie ludzie mówią, że chodzi o to, żeby stwarzać atmosferę, że jest potrzeba budowania centralnego portu lotniczego.

Otóż, dlaczego nie robi się najpierw analizy znacznie tańszego rozwoju Modlina? I w sensie nowej infrastruktury, która jest tam potrzebna, i w sensie rozbudowy samego portu: drugiego pasa, nowego terminalu, doprowadzenia dosłownie kilka kilometrów nowej linii kolejowej. To się blokuje, a robiony kompletnie w polu centralny port lotniczy ma być lepszy.

Kolejną rzeczą jest to, że nie wiem, co z Okęciem. Pan tego nie wyjaśnia. Mówił pan o ruchu transferowym i że jest taki opłacalny. Chciałbym zobaczyć opłacalność tego wszystkiego. Są bowiem piękne lotniska, które powstały, i okazały się kompletnie nieopłacalne, np. słynny przykład Mirabel koło Montrealu. W końcu przestało ono w ogóle funkcjonować, bo okazało się, że ludzie wolą jednak korzystać z bliskiego lotniska, mimo fantastycznego i szybkiego dojazdu do Mirabel.

Następna rzecz to miraże, które pan opowiadał o kolei. Proszę pana, patrzę na to, co pan napisał, że 15 minut do centralnego portu i stamtąd 1 godzina 15 minut do Krakowa, czyli razem z Warszawy do Krakowa przez centralny port będzie 1 godzina 30 minut. Wiemy chyba, ile czasu kosztowało skrócenie dojazdu do Krakowa z 3 godzin

do 2 dwudziestu czy 19, jakie teraz mamy. Ile czasu i nakładu będzie trzeba, żeby skrócić to do 1 godziny 30 minut? Nie trzeba budować Centralnego Portu Komunikacyjnego, żeby skrócić dojazd z Warszawy do Krakowa. Będzie to wielokrotnie tańsze przy istniejących torach czy po ich modernizacji niż dzięki budowie kompletnie nowego Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Niewiarygodnie brzmią również zapowiedzi, że doprowadzi pan kolej do tych 100 miejscowości. Nie wiem, ile Jastrzębie-Zdrój ma teraz kilometrów do najbliższego dworca kolejowego – 30 km czy mniej. To, co pan zapowiada, to jest jakaś gigantyczna budowa w centrum Polski zupełnie nowego dworca i systemu dworców, rozprowadzania tego. Zanim to dojdzie do tych 100 miejscowości rozsianych po całej Polsce… Nie bardzo widzę związek. To jest jakiś osobny program, osobny projekt, który można lokalnie rozwijać tam, gdzie jest zapotrzebowanie, gdzie to się opłaca i ma sens. Kompletnie się to nie wiąże z kolosalnymi środkami, które są skonsumowane przez budowę w centrum Polski nowej supersieci kolejowej. Jaki to ma związek z lokalnymi dojazdami do mniejszych miejscowości, gdzie być może trzeba by pomyśleć o przywróceniu czy budowie od nowa połączeń kolejowych? Mam do pana pytanie o to, gdzie są konkretne rachunki, gdzie są przedstawione korzyści dla mieszkańców Warszawy. Widzę bowiem same straty – z Modlinem, z Okęciem.

Jeszcze jedno pytanie o Okęcie. Mianowicie są tam dwa pasy, które się krzyżują. Wokół przechodzi obwodnica. Czy jest jednak badany taki wariant, że można przecież tę obwodnicę puścić trochę niżej znacznie mniejszym kosztem niż miliardy, o których pan mówił, i puścić dodatkowy, równoległy duży pas na Okęciu, który by zwielokrotnił przepustowość Okęcia? Teraz są tam jeszcze pewne rezerwy możliwości rozwojowych Okęcia, nie wiem, o 50%. Nowy, równoległy pas zapewniłby podwojenie liczby możliwych startów i lądowań z Okęcia oraz przewozu pasażerów z Okęcia. Koszt wpuszczenia jednej obwodnicy pod pasy startowe na Okęciu płytkim tunelem jest sto razy mniejszy niż budowa supernowego portu lotniczego w polu.

Pytam więc, czy badacie alternatywy, czy też alternatywy zostały z góry odrzucone i robi się megalomański projekt na 100 mln pasażerów – więcej niż jakikolwiek port lotniczy teraz na świecie. Przebijacie cały świat. Przebijacie wszystkie porty w Unii Europejskiej. W Stanach Zjednoczonych broni się chyba tylko jeszcze Atlanta. Pekin jest poniżej, bo ma tylko 92 mln przewozów rocznie. Widzę więcej megalomańskiej gigantomanii niż realnych rachunków i analiz za tym projektem.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Myślę, że na tym etapie, panie ministrze, można by udzielić odpowiedzi. Jest zagęszczenie zgłoszeń, następni posłowie są w kolejce. Przystąpmy jednak do odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Mikołaj Wild:

Oczywiście. Jeśli chodzi o możliwości rozbudowy portu Chopina, to wydaje mi się, że najbardziej właściwą osobą do wypowiedzenia się na ten temat będzie prezes PPL. Zaraz przekażę mu głos.

Jeśli chodzi o korzystanie z kolei, to odpowiadając na pytanie pana posła Święcickiego, muszę powiedzieć, że rzeczywiście węzeł komunikacyjny w Warszawie, z jakiego korzysta 40 mln ludzi rocznie, składający się z Dworca Centralnego, stacji metra i terenu pomiędzy, po którym pasażerowie wędrują w deszczu i w słocie, żeby dostać się z jednego miejsca do drugiego, jest gigantycznym zaniedbaniem miasta Warszawy. Stworzenie pomysłu rozwojowego na spięcie dwóch punktów komunikacyjnych ze sobą jest wyzwaniem dla Warszawy, ponieważ obecny system komunikacyjny w Warszawie jest stworzony w sposób niefunkcjonalny i są to wieloletnie zaniedbania.

Natomiast, jeśli chodzi o zapewnienie dostępu kolejowego, to dojazd szybkimi kolejami… Przy czym mówimy o szybkich kolejach, które umożliwią dojazd w ciągu 15 minut do Portu „Solidarność”. Już teraz jest to w granicach naszych możliwości, ponieważ mówimy o pociągach o standardzie Pendolino. Oczywiście zamiana warszawskiej SKM-ki na Pendolino w celu skrócenia czasu dojazdu byłaby pomysłem dosyć ryzykownym, rzeczywiście. Natomiast, jeśli chodzi o dostępność komunikacyjną portu

Chopina, to myślę, że dobrze jest, abyśmy sobie uświadomili, że ten port lotniczy i jego główne granice są wyznaczane przez komfort mieszkańców otaczających dzielnic. Jest to niemal 300 tys. mieszkańców Warszawy, których prawo do życia w ciszy jest w tym przypadku ignorowane.

Jeśli chodzi o rozwój Modlina i możliwość niższych inwestycji, które zapewniłyby przepustowość, odpowiem następująco: cały problem polega na tym, że nie wiemy, jakie inwestycje są potrzebne w Modlinie. Dlaczego nie wiemy? Dlatego, że władze portu Warszawa–Modlin nie udostępniają dokumentów. Chcą, aby żyrować w ciemno inwestycje, której jakiejkolwiek opłacalności nie możemy być pewni, nie tylko na poziomie finansowej stopy zwrotu, ale również ekonomicznej stopy zwrotu, przełożenia się na mobilność mieszkańców Warszawy i województwa mazowieckiego. Jest tutaj niestety pewne kierowanie się zasadą ograniczonego zaufania w sytuacji, w jakiej, wbrew przepisom obowiązującego w Rzeczypospolitej Kodeksu spółek handlowych, oczekuje się żyrowania inwestycji, na które spółka nie chce przedłożyć dokumentacji; w sytuacji, w jakiej raport sporządzany przez firmę doradczą nie może powstać, dlatego że firmie doradczej odmawia się dokumentów, które umożliwiłyby wypracowanie *due diligence*.

Sytuacja w Modlinie jest trudna. Pracujemy nad nią, ale proszę tego nie bagatelizować i nie redukować do jakiegoś sporu miedzy akcjonariuszami. To jest spór o rentowność inwestycji. Chodzi o to, czy coś będzie z pasa, w który rzekomo wystarczy zainwestować kilkanaście milionów złotych, czy też, jak stwierdził uznany instytut naukowy, pas nadaje się do całkowitego wybudowania na nowo. To są dość fundamentalne kwestie, nad którymi nie można przejść sobie do porządku dziennego, mówiąc, że są to jakieś spory między akcjonariuszami.

Jeśli chodzi o rozbudowę sieci kolejowej, to założenie jest takie, że rozbudowa sieci kolejowej będzie realizowana przez wyspecjalizowany ku temu podmiot. Wynika to m. in. z faktu, że rzeczywiście, jak dotąd, są spory, czy po 1989 r. wybudowano 23 czy 43 km nowych torów. To są nowe kompetencje, które trzeba zgromadzić w podmiocie i trzeba z nich korzystać. To są tego rodzaju wyzwania i oczywiście mamy ich świadomość.

Jeśli chodzi o koszty, to mówimy o 36 mld zł potrzebnych na stworzenie węzła, w skład którego, obok Portu „Solidarność", będą wchodziły nowe połączenia drogowe oraz nowa trasa Warszawa – Łódź, a także przedłużenie centralnej magistrali kolejowej. W tym zakresie, tak jak już powiedziałem wcześniej, nie mieści się rozbudowa sieci kolejowej, ale nie ma powodu rozbudowy sieci kolejowej, jeżeli sieć nie jest podporządkowana pewnemu schematowi. Ten schemat, który proponujemy, jest schematem optymalnym. Trwają rozmowy z PKP PLK w celu ustalenia wspólnej wersji tras nowych inwestycji, łącznie z kosztorysami. Niechybnie państwa o nich poinformujemy, gdy ustalenia te zostaną definitywnie powzięte. Jesteśmy bardzo zaawansowani we wspólnych pracach.

Teraz pozwolę sobie oddać już głos prezesowi PPL, który powie państwu więcej o porcie Chopina.

Prezes Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze", dyrektor Lotniska im. F. Chopina w Warszawie Mariusz Szpikowski:

Panie ministrze, szanowna Komisjo, szanowni panowie posłowie, szanowni państwo, bardzo dziękuję. Pozwolę sobie jeszcze na wstęp, bo chyba zapomnieliśmy o podstawowym elemencie, związanym z tym, dlaczego nie żaden duoport, tylko Centralny Port Komunikacyjny.

Od początku do końca mówimy, że jeśli chcemy być na głównych szlakach komunikacyjnych, czyli ściągać pasażerów z zagranicy, żeby latali oni przez Rzeczpospolitą Polską, w ten sposób przez nasz kraj tworzyć główny szlak komunikacyjny, a także główny szlak handlowy, co wiąże się z oczywistymi korzyściami dla gospodarki, to nie osiągniemy tego żadnym duoportem ani innymi koncepcjami. Musimy mieć port lotniczy, który będzie produktem konkurencyjnym wobec produktów z krajów ościennych. To jest pierwsza rzecz.

W przypadku duoportu jesteśmy oczywiście dawcami pasażerów do hubów obcych, którzy tam konsolidują ruch. Tam odbywa się wtedy główny szlak komunikacyjny i handlowy oraz są tam wszystkie korzyści ekonomiczne. W związku z tym nie dziwię się,

że dyskusja odbywa się też w tym kierunku, gdy rzeczywiście jest silny lobbing, także zagraniczny.

Jeśli mówimy o lotnisku Chopina, to, szanowni państwo, na początku chciałbym powiedzieć jasno i wyraźnie, że nie ma możliwości, aby z lotniska Chopina jakimikolwiek nakładami zrobić lotnisko, które spełni wymogi międzynarodowego hubu. Dlaczego? Dlatego, że tak zostało zaprojektowane w przeszłości. Takie ma ograniczenia infrastrukturalne, wynikające z tego, co jest wokół portu. Przede wszystkim ma jednak również ograniczenia wynikające z projektu samego portu, ze sposobu, w jaki został on zbudowany.

Drugim ograniczeniem jest ograniczenie środowiskowe ze względu na miejsce, w którym znajduje się port. To są dwa główne parametry przepustowości lotniska. Nie jest przepustowością sama liczba pasażerów, bo jest ona tylko efektem pochodnej ruchu pasażerskiego, szczytów przewozów, w jakich są one obsługiwane na rynku.

Chciałbym państwu pokazać wstępne wyniki lotniska Chopina. Proszę zobaczyć, że w kategorii przewiezionych pasażerów w 2016 r. i w 2017 r. mamy gwałtowany wzrost liczby pasażerów. Wynika on z dwóch przyczyn. Po drugie, jest to oczywiście wzrost liczby latających pasażerów z Polski, a po pierwsze, jest coraz więcej pasażerów właśnie, dzięki rozwojowi LOT-u, dzięki rozwojowi siatki połączeń szerokokadłubowych przywożonych do nas z zagranicy. Co to znaczy?

To znaczy, że trzeba być bardzo ostrożnym w formułowaniu poglądów, iż Centralny Port Komunikacyjny zabije porty regionalne, bo cały ruch, który był prognozowany w Polsce, pójdzie do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Nie, szanowni państwo, ten wzrost, tak jak się to dzieje przez ostatnie 2 lata na lotnisku Chopina, weźmie się z tego, że coraz więcej pasażerów z zagranicy, którzy dziś przez Warszawę nie latają, będzie latać przez Warszawę. To jest taka pierwsza istotna rzecz.

Proszę zwrócić uwagę, że w tym roku prognozujemy zapotrzebowanie i możliwość obsługi do 18 mln pasażerów. W zeszłym roku obsłużyliśmy 15,75 mln pasażerów. W kategorii zapotrzebowanie możliwości określamy w prognozie wariantowej, czyli od wariantu pesymistycznego do wariantu optymistycznego – wzrosty od 53% do 104% pasażerów. Powiedzmy otwarcie: do tej pory zawsze realizowaliśmy wariant optymistyczny. Nie ma takiego planu rozbudowy lotniska Chopina, który byłby w stanie ten ruch obsłużyć. Taki nie istnieje. Przy okazji innej prezentacji mówiłem, że oznacza to, iż w zależności od wariantu między 9 a 15 mln pasażerów musiałoby być obsłużonych poza lotniskiem Chopina.

Widzicie państwo ograniczenia przestrzeni lotniska, o których mówiłem. Są one zarówno infrastrukturalne, jak i środowiskowe. Lotnisko oddziałuje hałasowo. Lotnisko oddziałuje środowiskowo. My w tym przypadku nie mamy przestrzeni do rozbudowy lotniska.

Ponadto, rozbudowa lotniska, dokładanie jakiejkolwiek trzeciej drogi startowej, która mogłaby obsłużyć to lotnisko, powodowałaby – czytałem już nawet takie absurdy jak wyburzenie Raszyna czy wyburzenie kolejnych dzielnic – wytyczenie nowych obszarów ograniczonego użytkowania, oddziaływania hałasowego. Dziś lotnisko bezpośrednio oddziałuje na 317 tys. mieszkańców. Pośrednio działa na ok. 900 tys. mieszkających w sąsiednich dzielnicach.

Zwiększenie liczby pasażerów spowoduje, że liczba operacji lotniczych przyrosłaby tak gwałtownie – o ile będzie oczywiście ograniczona rozwojem lotniska – że to oddziaływanie będzie zdecydowanie większe i coraz bardziej uciążliwe dla pasażerów. Poza tym pamiętajmy, że jesteśmy ograniczeni normą dobową hałasu, który produkuje lotnisko. Dzisiaj oznacza to w decyzji środowiskowej 600 operacji na dobę, docelowo możemy dojść może do 800 operacji i to jest koniec parametru rozwoju lotniska.

Co jest istotne i na co zwracam państwa uwagę? Bardzo istotne jest zapotrzebowanie na godzinowy ruch. To jest troszeczkę jak z korkami w Warszawie. Ktoś powie: Są jeszcze przestrzenie, bo są takie godziny w Warszawie, że ulice są puste i można rozładować korki w taki sposób, żeby ci, którzy jeżdżą rano, zaczęli jeździć w innych godzinach, kiedy ulice są dostępne. Tak samo jest z lotniskiem, ponieważ samoloty szerokokadłubowe wymagają zasilania samolotami wąskokadłubowymi, a każdy lądujący samolot sze-

rokokadłubowy, typu dreamliner, wymaga rozwiezienia pasażerów samolotami wąskokadłubowymi. Te rozkłady muszą być ze sobą skoordynowane.

Widzicie państwo liczbę operacji lotniczych w poszczególnych godzinach. To jest 2017 r. Parametrem, który nas tutaj ogranicza, jest przepustowość dróg startowych. Dzisiaj wynosi ona 38 operacji w odstępie dwugodzinnym. Maksymalnie może to być do 42 operacji. Plany rozwoju lotniska Chopina, jego przebudowy, wzrostu przepustowości dróg startowych spowodują, że maksymalnie będzie to ok. 50 operacji na godzinę. Więcej z tego lotniska wycisnąć nie można.

Nawet, gdybyśmy pokonali barierę wyburzenia dzielnic wokół Warszawy, wytyczenia dodatkowych stref ograniczonego użytkowania hałasowego, bo wówczas lotnisko oddziaływałoby zdecydowanie szerzej, to pamiętajmy jeszcze, że przecież te samoloty nie kończą swojego biegu na ziemi, tylko są też w powietrzu. Jest przepustowość w przestrzeni powietrznej, gdzie, przy krzyżujących się pasach, jakikolwiek trzeci i tak spowodowałby kolizyjny ruch w przestrzeni powietrznej między startującymi i lądującymi samolotami.

Widzicie państwo wyraźnie, że dziś dochodzimy do pewnego parametru przepustowości dróg startowych, który trudno nam już pokonać. Patrzymy także na strukturę operacji. Nie ma po prostu takiej możliwości, że odetniemy to, co jest do góry, przełożymy w inną godzinę i będzie dobrze. To nie jest możliwe.

Drugą kwestią jest to, co na zlecenie PPL opracowała firma ARUP. Chodzi o koncepcję rozbudowy portu. Pamiętajmy, że lotnisko a lotnisko – to jest różnica. Podawałem wielokrotnie, że Heathrow od lotniska Luton różni się także swoją funkcjonalnością. Różniąc się funkcjonalnością, różni się tym, że są to zupełnie inaczej zaprojektowane lotniska. One zupełnie inaczej wyglądają. Są one projektowane pod inną funkcjonalność.

Na czym to polega? Dlaczego nie były prowadzone prace we wcześniejszych latach, dotyczące właśnie problemu przepustowości? Żeby nie powtórzyć błędów z przeszłości, kiedy to sztukowano lotnisko, poprawiając jakiś parametr koordynacyjny. Jednocześnie zamykał on drogę do poprawy innych parametrów koordynacyjnych. Dzisiaj, żeby mówić o budowie planu przepustowości lotniska, musimy znać prognozy realnej siatki godzin pikowych, wiedzieć, jakimi samolotami…

Jeśli rośnie ruch samolotami szerokokadłubowymi, takimi jak dreamlinery, to musimy mieć więcej stanowisk postojowych przystosowanych do obsługi dreamlinerów. Są to szersze stanowiska postojowe. Gate'y muszą być większe, żeby być w stanie obsłużyć odpowiednią liczbę pasażerów, która jednocześnie wychodzi z takiego samolotu. Dalej, procesy w terminalu, układ terminala też musi być zupełnie inny. Pasażerowie samolotu, którzy dolatują do takiego rejsu, muszą mieć tak zaprojektowane układ terminala i procesory w terminalu – biorąc też pod uwagę granicę strefy Schengen i non -Schengen – by mogli w sposób wyraźny czy wygodny przesiąść się na taki samolot. Tutaj parametrem jest tzw. Minimum Connecting Time, czyli czas przesiadki.

Dla przykładu, w przypadku innego lotniska niskokosztowego ten parametr nie ma znaczenia. Parametrem jest tzw. turnaround time (TAT), czyli czas, jaki samolot musi spędzić na ziemi. Chodzi o to, żeby był jak najbardziej minimalny, najkrótszy. Wtedy taka linia często lata, zostawia najmniej pieniędzy w porcie. Tych dwóch typów lotniska realnie nie da się pogodzić. Dlatego też, budując naszą prognozę przepustowości, musieliśmy się oprzeć na realnej siatce. Musieliśmy poznać plany rozwojowe LOT-u, które wykrystalizowały się ok. 2017 r., dotyczące liczby samolotów, liczby operacji w powietrzu w poszczególnych godzinach na samolotach szeroko- i wąskokadłubowych, siatkach innych przewoźników. Dopiero wtedy można projektować lotnisko, bo wiemy, ile potrzebujemy i jakiego typu np. płyt postojowych, dróg szybkiego zjazdu.

Prosiłbym, żeby wziąć pod uwagę to, co państwu pokazujemy. To, co widzicie państwo w tej części na slajdzie, taki czerwony kwadracik, to jest rozbudowa terminala w części północnej. Obok, pod czerwoną kreską, są samoloty stanowiska kodu E. Są to stanowiska na samoloty typu dreamliner. One muszą być szersze i muszą mieć odpowiednio większe gate'y. Oczywiście pociąga to za sobą to, że idąc bardziej w prawo, zabieramy miejsce na samoloty kodu E. Oznacza to, że kosztem mniejszych samolotów kodu C, musimy zrobić miejsce na samoloty kodu E. I odpowiednio w ten sposób projektować lotnisko. Dzięki współpracy pana ministra udało się po raz pierwszy porozumieć z Mini-

sterstwem Obrony Narodowej. Udało się wypracować takie porozumienie. Natomiast, proszę też pamiętać, że później ruch transferowy ma swoje wymagania.

Proszę zobaczyć na slajdzie: to jest 2028 r. W momencie, kiedy dokonamy maksymalnej określonej przez firmę ARUP rozbudowy lotniska Chopina, aby podnieść dwa podstawowe parametry – tym parametrem jest przepustowość dróg startowych i przepustowość środowiskowa, której nie jesteśmy w stanie zwiększyć – tak będzie wyglądał układ godzinowy lotów, chociażby w odniesieniu do limitu przepustowości dróg startowych; pięćdziesięciu. Zdecydowanie lotnisko nie będzie w stanie obsłużyć takiego ruchu. To nie jest tylko ta końcówka, przekraczająca pięćdziesiąt, ale również jest to zasada naczyń połączonych, więc będzie bardzo istotny, jednoczesny wpływ. Jest to dla nas bardzo istotne.

Oczywiście musimy pracować. Musimy zadbać o przepustowość na lotnisku Chopina. Ktoś pytał, czy musimy je rozbudowywać. Tak, musimy je rozbudowywać, szanowni państwo, po to, żeby być w stanie obsłużyć ruch przesiadkowy, który następnie zostanie przeniesiony na CPK.

Jak słusznie zauważył jeden z panów posłów, rynek nie będzie czekał. Zatem albo my w tej chwili przejmiemy ten rynek, zbudujemy go na lotnisku Chopina, koncentrując się na ruchu tranzytowym, który zostanie przeniesiony na CPK, albo po prostu rynek ten zostanie utracony poza granice Rzeczypospolitej. To będzie realna strata dla Polski. Na tym slajdzie widzicie państwo wartości dotyczące ruchu pasażerskiego. Jeszcze raz podkreślam, ok. 15 mln pasażerów może wymagać obsługi poza lotniskiem Chopina.

Port komplementarny. Przeprowadziliśmy analizę wielokryterialną. Istotnymi czynnikami były: kryterium odległości, kosztu, czasu, kryterium dotyczące tego, jak port będzie spełniał swoją funkcję przed powstaniem CPK i po powstaniu CPK, brano pod uwagę kryteria środowiskowe. Na tej podstawie określono, który to ma być port. Określono też, dlaczego nie Modlin, tylko Radom. Może nie będę omawiał tego szczegółowo.

Przepraszam, jesteśmy do dyspozycji.

Na jakie parametry lotniska Radom–Sadków patrzyliśmy? Oczywiście to lotnisko można rozbudować w ciągu 2 lat, osiągnąć fazę pierwszą, mieć możliwość obsługi 3 mln pasażerów czarterowych. W Modlinie taka inwestycja wymagałaby 4 lat, bez możliwości fazowania. Określiliśmy również czas realizacji inwestycji na 2 lata, tak jak powiedzieliśmy. Koszt byłby mniejszy niż ok. 500 tys. zł. W Modlinie byłyby to 4 lata i 1,45 mld, operując na tych samych zasadach i tymi samymi parametrami. Jeśli chodzi o to, jaka była przewaga Modlina, to oczywiście czas dojazdu na lotnisko z Warszawy przez CPK i potencjalnie mniejsza liczba osób do przesiedlenia, jeżeli byłoby to wymagane.

Mówimy, że z Radomia nikt nie lata. Dzisiaj port jest certyfikowany na 10 tys. pasażerów. Jest to prototyp lotniska niespełniający żadnych wymogów. Zatem trzeba to lotnisko zbudować od nowa według nowych wymogów. Chodzi również o poprawę infrastruktury dojazdowej dróg, kolei, zapewnienie dostępności komunikacyjnej tego portu, co oczywiście znajduje się w planach. Macie państwo podane wartości nakładów inwestycyjnych – 425 mln zł. Czas realizacji do przeniesienia: 20 miesięcy. Czas to jest to, czego nie mamy.

Jeśli chodzi o skomunikowanie lotniska, to podajemy tylko mapy. Istotną drogą jest droga Warszawa–Radom, droga kolejowa, o której mówił pan minister, skomunikowanie przez CPK. Również obwodnica Radomia ma bardzo istotne znaczenie, S12, jak i w samym porcie – doprowadzenie drogi kolejowej. Duże znaczenie ma też przebudowa dróg wewnątrz Radomia, żeby było po prostu więcej dróg dojazdowych do samego lotniska. Droga kolejowa Płock–Modlin powstaje już 10 lat. Słyszymy o tym, ale nie wiem nawet, czy jest w fazie projektów. Do tego też należy się odnieść.

Jeżeli chodzi o Modlin, to droga startowa do 2800 m; przepustowość wymagana to byłoby 8–10 mln pasażerów, 3 mln pasażerów już tam operuje. Nakłady inwestycyjne – 1,45 mld zł. Czas realizacji: 45 miesięcy pierwszej fazy, bez możliwości fazowania. To jest bardzo istotna sprawa. Bardzo istotnym parametrem jest przepustowość środowiskowa, środowisko w Modlinie. Dziś Modlin ma decyzję środowiskową na 66 operacji na dobę. Jest blisko wykonania tego limitu. Przenosząc ruch z lotniska Chopina, potrzebowalibyśmy natychmiast ok. 120 operacji dodatkowo. Wymaga to zmiany decyzji środowiskowej. Jest to cykl 5-letni. Jeśli przypomnimy sobie, że zmiana poprzedniej decyzji środowisko-

wej zahaczała o Sąd Najwyższy, protesty ekologów, dolinę rzek, Naturę 2000, to proszę sobie wyobrazić, jaka jest realność tej ścieżki. Nakłady te wynikają z realnej koncepcji, w przeciwieństwie do tego, co słyszymy, z realnego zwymiarowania i z wydatkowania kosztów.

To na tyle tak informacyjnie dla państwa. Chciałbym się odnieść jeszcze do jednej kwestii. Przepraszam, jeżeli nadużywam czasu. Chodzi o to, że PPL cokolwiek blokuje. Szanowni państwo, ponieważ w Modlinie panuje jednomyślność przy podejmowaniu jakichkolwiek decyzji, to oczywistym jest to, że – powiedziałem to, ale chcę jeszcze podkreślić – PPL nie jest zainteresowany zamknięciem Modlina. Uważam, że Modlin powinien istnieć co najmniej do 2027 r., żeby nie mieć problemu z dodatkowymi 3 mln pasażerów.

Czy PPL cokolwiek blokuje? Nie zgodziliśmy się na inwestycję 60 mln zł pożyczki, dlatego że wynik Modlina za 2017 r. wynosił 2,8 mln zł straty, 8 mln zł wyniku operacyjnego przed podatkiem, odsetkami i amortyzacją. Tymczasem spłaty rat samego długu w 2018 r. wyniosły 11 mln zł plus 3 mln zł odsetek. Port, pracując na granicy swoich możliwości, przynosi ogromne straty. Zarabia na tym tylko przewoźnik, absolutnie nie port. Z drugiej strony, przez brak raportu due diligence nie znamy dokładnych kosztów i nakładów inwestycyjnych, jakie musiałyby być poniesione na to lotnisko. To powoduje, że nie jesteśmy w stanie inwestować.

Stąd zaproponowaliśmy udziałowcom, że zniesiemy jednomyślność. Zaproponujemy takie rozwiązania, jakie byłyby w Kodeksie spółek handlowych. Co by to powodowało? Otóż, powodowałoby to, że większość, która ma realne zaplecze i możliwości finansowe, jest w stanie inwestować pieniądze w porcie, miałaby również wpływ i kontrolę nad tym, w jaki sposób pieniądze te zostaną wydane. Miałaby wpływ również na to, w jaki sposób ten port funkcjonuje. Niestety nie zgodził się na to pan marszałek Struzik, gdy wszyscy pozostali udziałowcy głosowali za. Przedłożył za to kontrpropozycję, w której uchwały zapadałyby większością dwóch trzecich głosów.

Zatem, realizując w tej chwili uchwałę, umowę wsparcia, osiągnąłby jedną trzecią głosów już w 2019 r. Obecnie wraz z panem burmistrzem Nowego Dworu miałby siłę blokującą. Oznacza to, że byłaby to propozycja rządów mniejszości nad większością. Niestety mniejszość ta nie posiada nawet żadnego potencjału finansowego do zainwestowania w port. Nie posiada również żadnej wizji. W związku z tym znaleźliśmy się w sytuacji, w której PPL nie może zainwestować, ale słyszymy, że to my blokujemy. Fakty mówią zupełnie coś innego. Kto blokuje? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie prezesie, czy jest możliwość uzyskania tej prezentacji? Proszę o przesłanie jej do Komisji Infrastruktury. Tam będzie ona dostępna.

Prezes PPL, dyrektor Lotniska im. F. Chopina w Warszawie Mariusz Szpikowski:

Panie przewodniczący, oczywiście prześlę prezentację. Za pozwoleniem, pozwolę sobie również przesłać prezentację dotyczącą dostępności komunikacyjnej lotniska Chopina. Bo jak słyszę, że dojeżdżamy w 15 minut…

Szanowni państwo, jednym z parametrów przepustowości jest czas dojazdu do lotniska. Pokazujemy przepustowość dróg dojazdowych w godzinach szczytu. Zobaczycie ją państwo na zdjęciach z tamtej prezentacji. Gwarantuję, że to nie jest 15 minut. Parametrem, który nas ogranicza, jest m.in. czas dojazdu do lotniska. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę państwa – zwracam się do państwa posłów – mamy czas do godziny 16:00. Dotąd mamy salę. Bardzo bym więc prosił, aby pytania miały charakter pytań.

Mam jeszcze dla państwa informację, że prezentację ma jeszcze prezes LOT-u, ale na razie się z nią nie objawił. Dowiedziałem się o tym dopiero w tej chwili. Panie prezesie, zostawmy ją na razie.

Przedstawiciel Polskiego Związku Producentów Roślin Zbożowych Tadeusz Szymańczak:

Panie przewodniczący, ja w kwestii formalnej. Widzę, że tu jest tak jak na spotkaniach w Baranowie i Szymanowie. Dużo mówimy. Jednak my, jako odbiorcy tego wszystkiego…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Drogi panie mówco, proszę mówić do mikrofonu. Za chwilę udzielę panu głosu. Wszystko powinno być natomiast nagrane, dlatego prośba o włączenie mikrofonu.

W tej chwili następna tura pytań. Zgłosił się pan poseł. Proszę uprzejmie.

Poseł Ryszard Wilczyński (PO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję. Ryszard Wilczyński. Pytanie dotyczy dojazdów do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Przedstawił pan koncepcję kolejową. Wydaje się, że strategicznie jest to bardzo dobry wybór. Problem polega na tym, że będzie brakować czasu i pieniędzy. Możemy dyskutować, czy dojedziemy do Krakowa w 2 godziny czy w 3 godziny – może ma to w sumie drugorzędne znaczenie.

Chciałem zapytać o autostradę A2, która w tej chwili korkuje się w sposób niemożebny. Wiemy, że przechodzi koło Baranowa. Powieszenie czegokolwiek na tej autostradzie, w tym stanie, w jakim ona jest, graniczy z szaleństwem. W czasie, kiedy jeżdżę, jest ona obciążona. Na dziesięć przejazdów dwa polegają na tym, że trzeba uciekać z autostrady gdzieś na boki i szukać możliwości przebicia się, bo autostrada po prostu stoi. Nawet dołożenie kolejnych dwóch pasów, które jest możliwe technicznie, może nie rozwiązać problemu, bo jak się zdarzy, to się zdarzy. Chodzi o to, że ludzie będą stali i nie dojadą. Trzeba po prostu szukać alternatywnego ciągu komunikacyjnego.

Czy założyliście państwo istnienie takiego ciągu? Gdzie mógłby on być? Znowu jednak brakuje pieniędzy i czasu. W jakichkolwiek planach zagospodarowania przestrzennego taki alternatywny ciąg od Warszawy do Baranowa nie jest wyznaczony. Proszę się do tego odnieść, bo w bliskiej przyszłości, o jakiej mówimy, przyszłości, w której startuje Centralny Port Komunikacyjny, nie wydaje się możliwe, żeby możliwy do wykonania był cały projekt kolejowy albo nawet jego duża część. Będziemy i tak polegać na samochodach, zważywszy również na to, że wystarczą dwie osoby jadące w samochodzie, aby koszt dojazdu na lotnisko był mniejszy niż koszt dojazdu pociągiem. Mówię tu oczywiście o Intercity. Nie mówię też nawet o czterech osobach. Wtedy samochód będzie absolutnie ekonomicznie wygrywał i wygrywa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, pan poseł Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, szanowni samorządowcy, tak naprawdę trzeba stwierdzić, że rząd i pan minister wybrali najgorszą formułę do realizacji tak ambitnego zadania, jakim jest budowa wielkiego Centralnego Portu Komunikacyjnego. Zaczęliście od skonfliktowania się ze wszystkimi, z kim tylko można, począwszy od mieszkańców zainteresowanych gmin, w szczególności Baranowa, którzy wypowiedzieli się w tej kwestii na drodze referendum. Nie zaczekaliście nawet na rozstrzygnięcie, tylko przeforsowaliście na siłę, naprędce ustawę przez parlament.

Konfliktujecie się także z potencjalnymi sprzymierzeńcami i sojusznikami, gdy chodzi o infrastrukturę towarzyszącą lotnisku. Pan minister przedstawił nam projekt oparty na piaście i szprychach. Mamy dokument, który pan przyniósł dziś na posiedzenie. Spojrzałem tylko na finansowanie na stronie 10. Próbuje pan nas wprowadzić w błąd, że realizacja komponentu kolejowego wyniesie od 8 do 9 mld zł. Jednocześnie pokazał pan na slajdzie projekt Y.

Projekt Y w 2008 r. był szacowany na 18 mld zł, a pan nawija nam makaron na uszy, mówiąc w tym opracowaniu o 8–9 mld zł. Jak mamy poważnie traktować to, z czym pan przychodzi? To jest mowa tylko o Kolei Dużych Prędkości, a przecież jest jeszcze do wykonania połączenie z Centralną Magistralą Kolejową na południe, do Jaktorowa. Jest także projektowany od lat 70. odcinek Centralnej Magistrali Kolejowej na północ

przez Kujawy do Trójmiasta. Jak mamy traktować dane, które pan pokazuje, jako wiarygodne i prawdziwe?

Jest także kwestia niewykorzystywania przez pana nie tylko dokumentu, który jest programem rządowym z 2008 r., dotyczącym Kolei Dużych Prędkości. On jest także odzwierciedlony w analizie, którą wykonało PwC w 2010 r. na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury. W opracowaniu tym są istotne dane i wnioski. Pan się do nich nie odwołuje. W dokumencie tym możemy wprost przeczytać, że do zamknięcia będzie lotnisko Okęcie. W pierwszej wersji tak pan przedstawiał tę koncepcję. Jeżeli budujemy Centralny Port Komunikacyjny, to musi być zamknięte lotnisko w Warszawie. Musi być zamknięty port Chopina.

Jednak, gdy tylko pojawiła się krytyka ze strony działaczy samorządowych, to nagle zmienił pan zdanie. Stąd znowu jest pytanie o wiarygodność. Pojawiają się w takim razie pytania, czy są nowsze analizy. Ja nie znam. Być może już je pan zlecił. Jednak posłowie i dziennikarze, którzy pytają ministerstwo o analizy, odbijają się od ściany. Nie ma żadnej wiarygodnej odpowiedzi. Pytam więc: Czy podtrzymuje pan stanowisko, że przy budowie Centralnego Portu Komunikacyjnego w Baranowie musi być zamknięte lotnisko? Chodzi o to, żeby nie pojawił się syndrom kanadyjski z portem lotniczym Mirabel, w który zainwestowano wiele miliardów dolarów, a dzisiaj służy jedynie jako port cargo.

Najważniejsza rzecz: Jak zamierza pan prowadzić dialog ze społecznością zamieszkującą gminę Baranów i sąsiednie gminy? Mieszkańcy tego regionu wypowiedzieli się bowiem w referendum jednoznacznie. Jeżeli chce pan zrealizować takie ambitne zadanie, to nie można dziś odwracać do wyniku tego referendum plecami. Bo jest to pewien fakt.

Nie jestem przeciwnikiem budowy takiego portu lotniczego. Znam dane europejskie. Wiem, że przepustowość portów europejskich jest na wyczerpaniu. Wiem, że pojawia się przestrzeń, aby konkurować o pasażerów, ale do tego potrzebny jest jeszcze przewoźnik. Czekam z niecierpliwością na prezentację pana prezesa LOT-u, bo czytamy z niepokojem, że flota się sypie.

Jak chce pan odbudować wiarygodność przy realizacji tego projektu? To jest podstawowe pytanie dla mieszkańców Baranowa, ale także dla parlamentarzystów. Będziemy bowiem zatwierdzali budżet tej inwestycji. Na razie nie widzę podstaw, żeby przeznaczać na nią jakiekolwiek środki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pan przewodniczący poseł Żmijan, później poseł Stasiński, a potem pani poseł Paluch.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo… Panie ministrze, stara się pan uzasadnić budowę Centralnego Portu Komunikacyjnego, ale używa pan dzisiaj argumentów przeciwko niej.

Po pierwsze, stwierdził pan, że Polacy podróżują znacznie mniej niż wynosi średnia europejska. To prawda. Nie powiedział pan, że mimo wzrostu ruchu lotniczego, że w ostatnich latach, do 2012 r., zmodernizowaliśmy wszystkie porty regionalne, że utrzymuje się podział ruchu 60% do 40%, czyli 60% w portach regionalnych i 40% na Okęciu… Udowadnia pan i mówił pan o tym dzisiaj bardzo wyraźnie, że w koncepcji piasta i szprychy chce pan wybudować piastę. Komu ona będzie służyć, jeżeli nie zrealizuje pan szprych? Chociaż mówi pan, że taka jest intencja, to my wiemy, że pan tego nie osiągnie.

Proszę zauważyć, jaką mamy sytuację. Do zrealizowania programu kolejowego, który pan przedstawił… Środki finansowe przeznaczone w programie w tej perspektywie finansowanej to prawie 67 mld zł. Mimo że jest pan prezes z PKP PLK, który pokazuje, iż zakontraktował już 35–40% z tego programu, to pytam ciągle, i dzisiaj też, o realizację. Zakontraktowanie w formule „Projektuj i buduj" nie jest jeszcze realizacją. Jest bardzo daleko od realizacji.

Taką samą sytuację mamy w programie drogowym. O to chodzi w gruncie rzeczy. Mamy podobną sytuację, ale jeszcze dodatkową barierę. Mianowicie od ostatniego roku

wzrasta koszt budowy infrastruktury. Wiecie państwo, jaka jest tendencja. Taka będzie. Czas rynku zamawiającego skończył się półtora roku temu. Mamy rynek wykonawcy. W związku z tym po prostu nie wystarczy środków finansowych, które są niezbędne do zrealizowania jednego i drugiego. To jest bariera zasadnicza.

Druga kwestia to kwestie, które były tutaj już poruszane. Nie udowodnił pan dzisiaj także, że Okęcie nie może być rozbudowywane. Musi pan pokazać, że to jest niemożliwe. Kolejny raz państwu mówię, że przykładem jest Amsterdam, ale nie tylko. Jest w Europie więcej lotnisk, które mają bardziej skomplikowany układ komunikacyjny, a lotnisko funkcjonuje doskonale, liczba pasażerów się zwiększa.

Nie udowodnił pan też… Jest potrzeba, żeby pan to wykazał. Argument kosztowy, że w Modlinie trzeba wykonać nowy pas, jest po prostu żadnym argumentem. Pan wie o tym, że to jest żaden argument. Nie wykazał pan, że duoport nie jest lepszą alternatywą dla Centralnego Portu Komunikacyjnego. W kontekście środków finansowych, których rzeczywiście będzie brakować, ten poziom odprawiania pasażerów osiągnie pan przy 6–8 mld zł, a nie 30–40 mld zł. To są znane dzisiaj szacunki. Nie wykazał pan, że ta koncepcja nie jest lepsza.

Kolejny jest aspekt, który był już poruszany. W ten sposób pozbawicie państwo miasto Warszawę stołeczności. Nie ulega to wątpliwości. Dialog z mieszkańcami Baranowa, o którym przed chwilą mówił pan poseł Grabarczyk, to jest jedna kwestia. Jednak chodzi jeszcze o dialog z mieszkańcami Warszawy. Tego też nie możecie państwo pominąć. Jest to absolutnie bardzo ważne.

Następna kwestia to oczywiście zrównoważony rozwój naszego kraju. Nie możecie państwo nie brać tego pod uwagę. Jeżeli regiony wykonały wielki wysiłek, z udziałem państwowych środków finansowych budżetu centralnego – chodzi o prawie 8 mld zł na modernizację portów regionalnych – to właśnie po to, żeby regiony się rozwijały. Nie możecie państwo taką inwestycją tak sobie tego uciąć. Proszę zaproponować regionom coś w zamian za takie działania i decyzje.

Na koniec w kontekście tego, co już powiedziałem: to jest nieszczęśliwa inwestycja. Panie ministrze Wild, zwracam się do pana. Pan wie, co już pojawiło się w mediach. Warszawa, Polska ma port lotniczy Warszawa–Okęcie Chopina. Wie pan, do czego pan zmierza, dlatego przywołuję klasyka, który mówił: „Nie idźcie tą drogą". Mówię do pana: Niech pan nie leci tym korytarzem lotniczym, bo dumna Polska i dumna Warszawa będą miały Warszawa „Solidarność" – Baranów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Stasiński, proszę bardzo.

Poseł Michał Stasiński (PO) – spoza składu Komisji:

Panie ministrze, na początek pozwólcie państwo… ponieważ w prezentacji pana prezesa Polskich Portów Lotniczych pojawiło się zdanie, które może przeleciało szybko. Mianowicie powiedział pan o lobbingu zagranicznym. Nie chciałbym, żeby krytyczne opinie, które zgłaszamy jako posłowie Rzeczypospolitej na temat Centralnego Portu Komunikacyjnego, były określane mianem zagranicznego lobbingu. Jesteśmy bowiem posłami na Sejm RP. Mam nadzieję, że to zdanie było trochę niezręczne i nie odnosiło się do tego, co mówimy.

Panie ministrze, prezentacja robi wrażenie. Jest to chyba jedna z lepszych prezentacji, jakie widziałem. Gdybyśmy jednak odarli tę prezentację z ozdobników i całkowicie nierealnych rzeczy, to myślę, że moglibyśmy rozmawiać o 5% faktów, które prezentacja rzeczywiście przedstawia.

Zacznę od pierwszego pytania, dotyczącego konsultacji i rozmów z władzami samorządowymi Warszawy. Nie mówię już o panach siedzących *vis-à-vis* mnie, tylko o władzach samorządowych Warszawy i Łodzi. W swojej prezentacji planuje pan połączyć te dwa miasta, stworzyć z nich megaaglomerację, a pomiędzy nimi wybudować kolejne nowe miasto. Chciałbym zapytać, ile spotkań odbył pan z władzami tych miast. Z mojej wiedzy i z konsultacji, które zorganizował pan poseł Pudłowski w Sejmie – był na nich wiceprezydent Warszawy, pan Olszewski – wynika, że nie odbyło się żadne spotkanie z władzami Warszawy na temat planowanych inwestycji. Dokładam do tego Łódź,

bo z tego, co wiem, tam również nie odbyły się żadne rozmowy. Rozumiem, że nie jest pana zamiarem planowanie bez wiedzy samorządowców i organizowanie im aglomeracji, o której nie mają oni, jak sądzę, zielonego pojęcia. I nie wiadomo, czy chcą do niej dążyć zarówno mieszkańcy, jak i oni jako przedstawiciele mieszkańców.

Zmierza to do mojego drugiego pytania, które otrzymałem od pana wójta Baranowa. W dniu 17 czerwca, jak wiadomo, odbyło się referendum. Jego wyniki są powszechnie znane: 84% mieszkańców nie chce tej inwestycji w gminie, a 94% nie akceptuje zapisów specustawy. Czy rząd w swoich dalszych planach, dotyczących tej inwestycji, zamierza uwzględnić wyniki referendum? Jeśli tak, to w jaki sposób? Powiem panu teraz, dlaczego jest to dla mnie niezwykle istotne.

Spotkaliśmy się w gminie na konsultacjach. Udział w konsultacjach i głos mieszkańców, tak niezwykle istotny, wziąłem sobie do serca, biorąc naukę od moich kolegów z PiS-u, konkretnie od pana przewodniczącego Komisji Rzońcy, od pani posłanki Anny Paluch, którzy w ubiegłych latach byli aktywnymi uczestnikami wszystkich protestów, dotyczących energetyki wiatrowej w tym kraju. Wskutek tych protestów, realizując słuszny głos społecznego oburzenia, zlikwidowali energetykę wiatrową w kraju.

W związku z tym, idąc tokiem tego rozumowania, pan w prezentacji na pierwszym slajdzie ma ładne, kręcące się wiatraki produkujące prąd jako symbol, jak rozumiem, nowoczesności, otwarcia i czystej energii. Myślę, że aby iść w zgodzie z pewną ideologią, powinien pan tam mieć dymiące kominy Bełchatowa. Wtedy byłoby zdecydowanie bliższe realiom, jakimi operujemy.

Kolejne pytanie. Proszę mi powiedzieć, jakie miasto, powiązane z hubem lotniczym, wybudowano na świecie od podstaw, w szczerym polu. Powiedział pan, że pana planem jest wybudowanie nowego miasta, pełnego galerii handlowych. Tak czytam w ulotce, będącej materiałem sygnowanym przez Ministerstwo Infrastruktury: centra, siedziby firm, hotele, centra konferencyjne. Używał pan stwierdzenia „nowe miasto". Proszę mi podać przykład wybudowania tego typu miasta w Europie, na świecie, gdziekolwiek.

Głos z sali:

Manila.

Poseł Michał Stasiński (PO) – spoza składu Komisji:

Finansowanie. W odpowiedzi na nasze liczne pytania nie powiedział pan ani słowa o rzeczywistym finansowaniu tego projektu ani o źródłach finansowania. Moi koledzy pokazali już, że kwoty daleko odbiegają od rzeczywistości. Ewentualne finansowanie przez Unię Europejską w ramach tzw. III perspektywy, czyli budowy nowych linii kolejowych, jest całkowicie nie do spełnienia, zwłaszcza w obecnych stosunkach Polski z Unią Europejską.

Kwestia budowy linii kolejowych jest niezwykle istotna. Mam nadzieję, że pan się ze mną zgodzi. Projekt CPK to tak naprawdę jest projekt centralnego portu lotniczego, będącego częścią centralnego portu komunikacyjnego. Moja teza i pytanie są takie: Czy zgodzi się pan ze mną, że nie będzie dobrze funkcjonującego centralnego portu lotniczego bez centralnego portu komunikacyjnego?

Głosy moich kolegów posłów bardzo jasno wykazały, że do 2027 r. nie uda się zbudować Centralnego Portu Komunikacyjnego. Nawet, jeżeli znajdziecie państwo pieniądze, których nie macie nawet na budowę samego lotniska, bez dodatkowej infrastruktury, o jakiej tutaj mówimy. Zadaję pytanie o koszty utrzymania tej infrastruktury, oprócz kosztów jej budowy. Jest to również niezwykle istotna pozycja w szacowaniu opłacalności przedsięwzięcia.

Lubię mówić na przykładach. Teraz do Bydgoszczy, mojego miasta, jadę z Warszawy 3 godziny i 48 minut. Pan prezes PLK może powiedzieć, dlaczego tak się dzieje. Muszę jechać naokoło, ponieważ w tej chwili trwają inwestycje remontowe. Wie pan, ile będę jechał, jak te inwestycje się zakończą? 3 godziny i 20 minut. Pan pokazał w swojej prezentacji, że będę jechał 1 godzinę i 35 minut. Dodając 15 minut do Warszawy, to w 1 godzinę i 50 minut.

Pytanie jest bardzo konkretne: Jakie inwestycje przewidziane są do 2027 r., abym dojeżdżał z Bydgoszczy w 1 godzinę i 50 minut na lotnisko w Baranowie albo w ogóle do Warszawy?

Dam panu jeszcze jeden przykład: Szczecin.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie pośle, proszę dać szansę innym posłom.

Poseł Michał Stasiński (PO) – spoza składu Komisji:

6 godzin, 5 minut w tej chwili, a pan chce dowozić pasażerów w 3 godziny i 15 minut.

I ostatnia już…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie pośle, proszę dać szansę innym posłom, bo już 10 minut pan mówi.

Poseł Michał Stasiński (PO) – spoza składu Komisji:

Dobrze. Tu jest bardzo dużo…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie pośle, zabieram panu głos. Dziękuję bardzo.

Poseł Michał Stasiński (PO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję uprzejmie.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Mam kilka krótkich pytań do pana ministra. W kontekście poprzednich wypowiedzi powiem, że gdyby odcedzić je z tanich złośliwości, to konkretów zostaje bardzo mało.

Co do ogólnego poglądu na sytuację. Mówiąc kolokwialnie, takie ścibolenie, to znaczy sztukowanie, istniejących portów lotniczych to nie jest działanie, które mogłoby przynieść długofalowe efekty. Zawsze jest tak, że jak budowano miasta, to z wielką perspektywą. Nie zgadzam się z opiniami, jakie tutaj padały.

Wokół większości portów lotniczych świata gromadzi się biznes. Są one centrami rozwoju technologii. W portach lotniczych, w których miałam okazję być, np. we Francji w Clermont-Ferrand, pokazywano nam nawet kiedyś całe centrum technologiczne, które zbudowało się wokół portu lotniczego. To było 15 czy 18 lat temu, więc doganiamy Europę. Myślę, że to jest jak najbardziej rozsądne posunięcie.

Całą tę mitologię, że w 15 minut dojeżdżamy spod Domu Poselskiego, z centrum Warszawy, do portu lotniczego Okęcie trzeba oczywiście włożyć między bajki. Ja jeżdżę z Krakowa pociągiem, bo 2 godziny i 20 minut pociągiem to krócej niż certolenie się z lotniska w Warszawie tutaj i przejazd przez zakorkowane miasto, które jest po prostu niefunkcjonalne.

Mam natomiast jeden postulat. Panie ministrze, wychowałam się przy budowie. Oczywiście na znacznie mniejszą skalę. Chodzi o budowę Zapory Czorsztyńskiej. Obserwowałam realizację dużej inwestycji, która realizuje interesy ogólnonarodowe, a której koszty płaci w dużej mierze społeczność lokalna. To 20 lat wyrwanych z życiorysu, niemożności budowy i przeprowadzenia się. Jedno stracone pokolenie. Niedzica budowała się za komuny, więc połowa społeczności lokalnej spakowała walizki i pojechała do Stanów. Teraz zasila diasporę w Chicago.

Mam więc do państwa apel. W proporcji do kosztów całej inwestycji, zadbanie o interesy społeczności lokalnej nie jest wielkim kosztem. Samo podejście do tych ludzi, danie im realnej oferty i rozmowa jak z partnerem, myślę, że wyciszy dużo społecznych konfliktów. O takie podejście do państwa apeluję. Dla wielu ludzi jest to po prostu wielki koszt do zapłacenia, a interes jest nas wszystkich.

Jeszcze ostatnia kwestia. Nie będę się już odcinać przedmówcy o lobbingach wiatrakowych. Czytamy w materiale na stronie 10, że pierwszy etap to zestawienie: 7 mld zł na drogi, 8–9 mld zł na kolej. Co osiągniemy w tym pierwszym etapie? Wydaje mi się, że jest to niedoszacowane, patrząc pobieżnie. Jeżeli mówimy o linii Podłęże-Piekiełko, że ma kosztować szacunkowo ok. 7 mld zł, a to jest kilkadziesiąt kilometrów torów, to z pewnością tych 8–9 mld zł nie wystarczy.

Jaki będzie uzysk w pierwszym etapie? Co konkretnie zostanie rozwiązane? Równolegle, bowiem trzeba będzie budować infrastrukturę kolejową, która jest tą podstawową, żeby Centralny Port Komunikacyjny działał i spełniał swoje funkcje. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani poseł Zuba i później odpowiedź pana ministra.

Poseł Maria Zuba (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, chciałabym inaczej podejść do tego tematu. Chciałabym zaproponować inną lokalizację. Widzę, że bardzo się państwo przyzwyczailiście i aprobujecie miejsce między Warszawą a Łodzią. Tymczasem w imieniu pana prezydenta Kielc zapraszam do Obic.

Tam miasto Kielce wykupiło już na dzień dzisiejszy 530 hektarów ziemi za 22 mln zł. Ma wstępną dokumentację, ale myślę, że na tę okoliczność byłaby ona nieaktualna. Gmina Chmielnik, na której leży Grabowiec, i gmina Morawica, na której leżą Obice, a na tych dwóch miejscowościach położone byłoby lotnisko, mają już uwzględnione to zadanie planach zagospodarowania przestrzennego.

Kończąc, bardzo poważnie proszę o wyznaczenie terminu, w którym pan prezydent mógłby z państwem poprowadzić poważne rozmowy. Nie rozumiem, jako osoba, która –będąc kiedyś burmistrzem – prowadziła inwestycje, dlaczego państwo na siłę przyzwyczajacie się tylko do tej lokalizacji. Są tereny, są ludzie, którzy chcą tej inwestycji i doceniają ją. Wiedzą, że to inwestycja, która może być impulsem rozwojowym dla ich regionu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze, proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Mikołaj Wild:

To może najpierw poprosiłbym o zabranie głosu prezesa LOT-u, ponieważ był kilkukrotnie wywoływany do odpowiedzi.

Jeszcze zanim to zrobię, odniosę się do ostatniego wątku. Spotykaliśmy się z prezydentem Kielc. Mówimy jednak o trochę innej skali inwestycji. Inwestycje w Obicach, nie ujmując nic trudowi inwestycyjnemu, jaki został tam podjęty, nie spełniają kryteriów lokalizacyjnych, które były przedłożone w dokumencie rządowym.

Tematów było dużo, mało pytań, więc może oddam teraz głos prezesowi LOT-u.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie prezesie, proszę bardzo.

Prezes Zarządu Polskich Linii Lotniczych LOT SA Rafał Milczarski:

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Panie przewodniczący, szanowne panie i szanowni panowie posłowie, mam dla państwa kilka liczb. Moim zdaniem bardzo ważnych, bo ustawiają one naszą dyskusję w pewnym kontekście. Mam takie wrażenie, jeśli mogę się nim podzielić, że ta dyskusja jest w pewnym sensie przerysowana. Chodzi o to, że skoro rząd ma jakiś pomysł, to trzeba go koniecznie skrytykować. Tymczasem chciałbym powiedzieć, że ten pomysł jest po prostu bardzo dobrym pomysłem dla nas wszystkich, dla Polski.

Głos z sali:

Jak przekopanie Mierzei Wiślanej

Prezes Zarządu PLL LOT SA Rafał Milczarski:

Nie wypowiadam się na temat przekopania Mierzei Wiślanej, tylko na temat Centralnego Portu Komunikacyjnego, który ma włączyć całą Polskę w rynek lotniczy świata w sposób podmiotowy, to znaczy umożliwiający wszystkim Polakom latanie do wszystkich kluczowych punktów komunikacyjnych na świecie. Drodzy państwo, to, że przekłada się to bezpośrednio na rozwój gospodarczy Polski, to już widać, a będzie widać jeszcze zdecydowanie lepiej, kiedy port powstanie.

Kilka cyfr, kilka liczb, drodzy państwo, bo są one istotne. Nie chcę wchodzić w dyskurs atawistyczny, to znaczy mówić, że moi poprzednicy wszystko zrobili źle, bo gdyby

wszystko zrobili źle, to firma nie uzyskałaby pomocy publicznej, nie uzyskałaby uzgodnienia pomocy publicznej. Chciałbym o tym powiedzieć, bo warto o tym powiedzieć. O tym, że LOT przetrwa, zdecydowano w 2012/2013 r., dzięki pomocy publicznej firma przetrwała.

Jednak w 2015 r., czyli w ostatnim roku obowiązywania działań kompensacyjnych Unii Europejskiej, obroty LOT-u wyniosły 3 mld zł. Szacujemy, że w 2018 r. wyniosą 6 mld zł. Zatem mamy 100% wzrost obrotów. Stan gotówki na koncie na koniec czerwca 2015 r. wynosił 180 mln zł. Stan gotówki, do której teraz LOT ma dostęp, wynosi 1,15 mld zł, a czystej gotówki mamy 900 mln zł. To jest ta ruina, o której mowa. LOT nie jest w żadnej ruinie, tylko bardzo dynamicznie się rozwija. W tym roku wzrośnie o 40%.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

To skąd protesty załogi?

Prezes Zarządu PLL LOT SA Rafał Milczarski:

To nie jest ta dyskusja. Jestem przygotowany do tej dyskusji, drodzy państwo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, proszę nie polemizować między sobą, głos ma pan Rafał Milczarski. Mówimy ad rem, a nie ad vocem.

Prezes Zarządu PLL LOT SA Rafał Milczarski:

W 2015 r. mieliśmy 41 kierunków, a na lipiec na 2018 r. mamy już 101 połączeń, które realizujemy. Liczba dreamlinerów w 2015 r. – 5, natomiast w 2018 r. – mamy ich 11. Do października 2019 r. będziemy mieli łącznie 15 dreamlinerów.

Drodzy państwo, o czym to świadczy? Świadczy to o tym, że jest rynek. Nie chcę tutaj przeprowadzać dyskursu politycznego. Po prostu jestem prezesem firmy, która zarabia na przewożeniu ludzi i chce to robić dalej. Prawie połowa naszych pasażerów, przelatujących przez hub w Warszawie, ani nie zaczyna podróży w Warszawie, ani w Warszawie jej nie kończy. Przelatuje przez Warszawę z jednej destynacji do drugiej, korzystając z naszego hubu.

Drodzy państwo, wszyscy wiemy, że lotnisko w Warszawie jest zbudowane źle. Mam nadzieję, że wszyscy państwo to wiecie. Jeśli nie wiecie, to zapraszam serdecznie każdego z państwa. Zorganizujemy z panem prezesem Szpikowskim wycieczkę o godzinie 15:30 do strefy non-Schengen. Proszę bardzo, jako parlamentarzyści, spójrzcie w oczy wszystkim pasażerom, którzy muszą siedzieć na tym lotnisku jak sardynki w puszce, bo nie ma się tam gdzie zmieścić. Taka jest w tym momencie rzeczywistość.

Nie chcę wnikać teraz, czyja to jest wina. Nie chce wnikać, dlaczego połączenie kolejowe na Okęcie zostało zrealizowane z dworcem czołowym, co jest po prostu radykalnym szkodnictwem gospodarczym. Wyciągnijmy jednak wnioski z przeszłości i spójrzmy w przyszłość. Przyszłość jest taka, że mamy w niej Polskę jako lidera – gospodarczego i jeśli chodzi o populację – bardzo ważnego regionu Europy, rosnącej wagi, czyli Europy Środkowo-Wschodniej.

W tej Europie mieszkają ludzie, którzy mają bardzo podobne doświadczenia historyczne do nas. Też byli gnębieni w komunizmie i też mają bardzo duże aspiracje, żeby się rozwijać. To oznacza, że się bogacą. Jeśli się bogacą, drodzy państwo, to chcą latać. To jest naukowo dowiedzione. Wzrost *GDP per capita,* czyli dochodu krajowego brutto na mieszkańca, jest bezpośrednio skorelowany ze wzrostem skłonności do latania. Jeśli cały czas latamy mniej niż raz w roku, a Niemcy latają cztery razy w roku, to jest to bezpośrednio związane z *GDP per capita.*

Z całego naszego rynku jesteśmy w stanie pozyskać bardzo dużo pasażerów dla naszego hubu. To jest, drodzy państwo, po prostu interes dla Polski. Taki interes, w który na całym świecie inwestują fundusze emerytalne. Jest to bowiem interes pewny i zyskowny, np. lotnisko w Budapeszcie jest własnością kanadyjskich i singapurskich funduszy emerytalnych, na którym zarabiają oni co roku wspaniale.

Rozumiem, że mamy w Polsce wielką szansę, bo mamy bardzo dobre położenie geograficzne. Mamy ludzi, którzy chcą latać. Polacy chcą latać, proszę państwa. Środkowi Europejczycy chcą latać. Pokazuje to rozwój rynku lotniczego. Rozwój LOT-u to udo-

wadnia. Dlaczego mamy spierać się o to, czy należy to robić, jeśli jest to po prostu dobre dla Polski i Polaków?

Oczywiście rozumiem głosy mieszkańców i trzeba się w nie wsłuchać. To całkowicie naturalne, że przekazywane informacje muszą być pełne. Ich stanowiska muszą być wzięte pod uwagę itd. Mówimy jednak o interesie ponad 38 mln Polaków oraz oczywiście o interesie linii lotniczej, która jest dominującym przewoźnikiem lotniczym sieciowym w Polsce i w regionie. Mamy ochotę tego przewoźnika bardzo istotnie rozwinąć. Jak pokazujemy, drodzy państwo, rozwijamy go zyskownie.

Kończąc, panu posłowi, który domniemywał, że przeloty Sejmu i Senatu decydują o wyniku LOT-u, chciałbym powiedzieć, że kontrakt z Sejmem i Senatem stanowi mniej niż 0,2% naszych przychodów z zaplanowanych na obecny rok 6 mld zł. Zatem z pewnością o nich nie decyduje.

Dalej będziemy wypełniać nasz obowiązek. Cieszymy się bardzo z tego, że państwo z nami latacie i będziemy się starać poprawiać dla was. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. To była bardzo ciekawa wypowiedź. Oczywiście, wątek poselski, to, czy latamy, czy nie latamy, proszę zostawić na boku i się tym nie stresować. Czasami są takie wypowiedzi, które szkodzą nam samym, ale to oczywiście się zdarza, każdemu się to zdarzy.

Panie ministrze, czy pan by chciał? Mam teraz bowiem pytanie do pani poseł Młyńczak. Czy jest pani usatysfakcjonowana jako wnioskodawca? O 16:00 mamy kolejne posiedzenie Komisji. Czy przerwiemy tę dyskusję i np. skorzystamy z zaproszenia pana prezesa Milczarskiego? Pojedziemy na lotnisko i zobaczymy, jak tam wszystko to w rzeczywistości wygląda? Chodzi o to, żebyśmy nie tworzyli mitów i nie opowiadali bzdur, które są protokołowane. Proszę.

Poseł Aldona Młyńczak (PO):

Panie przewodniczący, uważam, że niestety za mało czasu zostało przeznaczone na tak ważną dyskusję. Temat jest absolutnie niewyczerpany.

Chociaż na koniec dyskusji chciałabym uzyskać informację od pana ministra, jaki jest szacowany ogólny koszt inwestycji. Nie mówię już o dodatkowych liniach kolejowych w całej Polsce, tylko o tym, co się wiąże ściśle z portem komunikacyjnym. Czy to jest rzeczywiście 100 mld zł, czy 200 mld zł? Przecież, jak ktoś planuje jakąś inwestycję, chociażby budowę domu, to musi mieć miejsce, uzgodnienie, musi wiedzieć, ile ma kosztować inwestycja. Dopiero wtedy myśli, skąd wziąć pieniądze na taką inwestycję. Tutaj jest tak samo. Nie dowiedzieliśmy się tego do tej pory. Chodzi o krótką odpowiedź. Jaki jest przewidywany koszt inwestycji, całościowo, ze wszystkimi przyległościami? Krótko mówiąc, chodzi o port komunikacyjny oraz inwestycje dodatkowe.

Druga sprawa: Czy w związku z tym Okęcie będzie zamknięte? Czy planują to państwo w 2027 r., jeśli ta inwestycja ruszy i będzie realizowana? Czy też będzie to port, który będzie spełniał rolę niejako portu regionalnego obsługującego dodatkowe loty? Informacje są tak przekazywane, że właściwie do tej pory nie wiemy.

Posłowie pewnie nie są usatysfakcjonowani do końca tymi wszystkimi wypowiedziami, więc byłoby dobrze kontynuować spotkanie u nas albo w innym miejscu, żeby dokończyć temat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jeśli pani poseł jest nieusatysfakcjonowana, to prezydium podziela pani głos. Zrobimy pewną przerwę w naszym posiedzeniu.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Bo taką mamy dżentelmeńską umowę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Taką mamy umowę. Tak jest, panie ministrze.

W stosownym momencie, niezwłocznie i w miarę możliwości… Proszę nas zrozumieć – zwracam się do państwa gości – mamy kilka posiedzeń Komisji dzisiaj. Sejm obraduje od godziny 9:30. Trzeba pracować też nad innymi rzeczami, a nie tylko nad kwestiami,

które mają charakter opiniodawczy. Tak jest na tym posiedzeniu Komisji. Prosiłbym państwa o wyrozumiałość. Podamy państwu informację o dalszym toku postępowania, czy skorzystamy z gościnności LOT-u i PPL-u i będzie spotkanie na lotnisku, jeżeli będzie zgoda prezydium, czy po prostu tutaj na miejscu. Poprosimy o kontynuację tego bardzo ciekawego wątku. Bardzo państwu dziękuję.

Panie ministrze, ostatnie słowo pana ministra. Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK dla RP Mikołaj Wild:

Powtórzę to, co jest zawarte w koncepcji. 16–19 mld zł to jest koszt samego portu lotniczego, 8-9 mld zł to koszt komponentu kolejowego, co od samego początku oznaczało nowe połączenie Warszawa – Łódź i wpięcie go w Centralną Magistralę Kolejową. 6–7 mld zł to jest rozbudowa infrastruktury drogowej.

Nie chciałem podawać kosztów rozbudowy sieci, bo są one jeszcze szacowane, ale rozbudowa sieci to jest koszt rzędu dodatkowych 40 mld zł. Jest to jednak rozbudowa sieci kolejowej. To nie wchodzi w projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego. To jest oddzielne tworzenie systemu. Przewidujemy finansowanie ze środków tej i następnej perspektywy unijnej.

O Okęciu zdecydujemy na podstawie ekspertyzy, ponieważ zostały podniesione istotne głosy, że jest możliwość, by funkcjonował Centralny Port Komunikacyjny i Okęcie. Bierzemy je za dobrą monetę. Sprawdzimy to. Jeżeli tylko istnieje taka możliwość, to Okęcie będzie funkcjonować. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Na tym etapie zamykam posiedzenie Komisji. Informację o dalszym postępowaniu w tej materii podam państwu posłom poprzez Komisję Infrastruktury.